

Politischen Vorgaben folgend widmete sich die Fahrzeugindustrie bzw. Motorenbranche lange Zeit der Reduzierung von Abgasen insbesondere im Straßenbereich – kein Wunder, sind doch insbesondere im öffentlichen Straßenverkehr die großen und kleinen Fahrzeuge und ihre Emissionen präsent. Oftmals verloren ging dabei der Blick für die unzähligen (Diesel-) Antriebe in Arbeitsmaschinen wie Baugeräte, landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Umschlagequipment verloren, werden diese in (Arbeits-)Bereichen eingesetzt, die der Öffentlichkeit oftmals verschlossen bleiben.

Frei nach Motto „Aus den Augen, aus dem Sinn“ ist so lange Zeit die Anzahl der genutzten Motoren und damit auch der quantitative Anteil am gesamten Emissionsaufkommen unterschätzt worden. Nicht zuletzt eine weiter zunehmende Sensibilität in Sachen Luftreinhaltung hat jedoch zu einem geänderten Bewusstsein auch auf politischer Bühne geführt – die verbindlichen Grenzwerte, mit denen sich die Dieselantriebe in Arbeitsmaschinen konfrontiert sehen, werden in wenigen Jahren, stark vereinfacht, mit denen im Straßenbereich identisch sein.

#### Kostentreibende Parallelentwicklungen

Diese „Angleichung“ der Werte ist dabei eigentlich für alle Beteiligten sinnvoll. So ist es einer breiten Öffentlichkeit nicht zu vermitteln, warum einem Bereich höhere Grenzwerte zugestanden werden sollten, werden doch alle Emissions-Verursacher in einer (Umwelt-)Zone genutzt. Auf der anderen Seite können die Motorenhersteller, die ja längst branchenübergreifend die Industrie mit Antrieben versorgt, die Weiterentwicklung der Maschinen rationeller vorantreiben.

Dieser Konflikt zeigte sich ja schon vor Jahren, als die Fahrzeugbauer ihre Produkte abgastechisch auf drei Hauptabsatzgebiete abstimmen mussten – die sich im Prinzip aber auch schon auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau angeglichen hatten. Die Folge: Die Motorenhersteller sahen sich gezwungen, trotz ähnlicher Grenzwerte ihre Antriebe auf drei unterschiedliche Fahrzyklen, und damit Emissionsmengen, abzustimmen – ein konstruktiver Mehraufwand, der sich gerade in den Entwicklungskosten überproportional niederschlug bzw. sich noch immer niederschlägt.

#### Grenzwerte angeglichen

Und erneut sehen sich die Motorenexperten Parallelentwicklungen gegenüber, haben sich die Grenzwerte spätestens mit Inkrafttreten von TIER 4 final 2014 im Offroad-Segment denen im Straßenbereich angeglichen – grob vereinfacht ausgedrückt, wenn man Diagramme zur Grenzwertentwicklung betrachtet. Allerdings, davon ist an dieser Stelle auch schon mehrfach berichtet worden, stellen sich die Verhältnisse im Arbeitsmaschinen-Segment noch weitaus anspruchsvoller dar, als dies im Straßenbereich der Fall ist. Hier hohe Stückzahlen und ein vergleichsweise

## Partikelfilter für den Nah- und Fernverkehr



### Transporter

- ✓ City-Filter®  
für mehr als 500 Fahrzeugtypen
- ✓ Einbau  
einfach und schnell
- ✓ Fit für die Umweltzone  
langfristig freie Fahrt mit grüner Plakette

**330 € Barzuschuss**  
... Jetzt auch für Transporter bis 3,5 Tonnen



SMF® – Das Herzstück aller HJS Abgasreinigungssysteme

### Lastkraftwagen

- ✓ SMF®-Sintermetallfilter  
100-Prozent rußfrei
- ✓ Absolut wartungsarm  
3- bis 4-mal längere Laufleistung als mit einem Keramikfilter
- ✓ Geringe Servicekosten  
Filter-Reinigung einfach und schnell im Betrieb vor Ort gemacht

